

Rok 1912.

# Dziennik ustaw państwa

dla

## królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXX. — Wydana i rozesłana dnia 13. kwietnia 1912.

**Treść: № 72.** Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Vöcklamarkt do Attersee.

### 72.

#### Dokument koncesyjny z dnia 6. kwietnia 1912

na kolej lokalną z Vöcklamarkt do Attersee.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami gminic St. Georgen w Attergau koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu wązkotorowej kolei lokalnej z Vöcklamarkt do Attersee, a to w myśl postanowień ustawy o koncesach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakież ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w dalszym ciągu:

#### § 1.

Co do kolei żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzysta koncesyjuszka z ulg, przewidzianych w artykułach VI. do XII. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149.

#### § 2.

Koncesyjuszka ma obowiązek ukończenia budowy koncesyjowanej kolei najpóźniej w ciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, oddania gotowej kolei na użytek publiczny i utrzymywania jej w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakież wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesji złożyć ma koncesyjuszka na żądanie c. k. Rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacji pieniędzy sieroczych.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania można uznać kaucję tą za przepadłą.

#### § 3.

Celem wybudowania koncesyjowanej kolei nadaje się koncesyjuszce prawo wywłaszczenia według postanowień odnośnych przepisów ustawowych.

Takie samo prawo przyzna się koncesyjuszce także co do ewentualnej budowy tych kolei dojazdowych, których urządzenie uznałyby c. k. Rząd za odpowiadające interesowi publicznemu.

#### § 4.

Przy budowie koncesyjowanej kolei i ruchu na niej stosować się winna koncesyjuszka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez c. k. Ministerstwo kolei żelaznych, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852, wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby wydano

w przyszłości. Pod względem ruchu będzie można o tyle odstąpić od zarządzeń dla bezpieczeństwa i przepisów co do ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a zwłaszcza ze względu na zmniejszoną chyłość c. k. Ministerstwo kolej żelaznych uzna to za dopuszczalne; w tej mierze stosować się będzie osobne przepisy ruchu, które wyda c. k. Ministerstwo kolej żelaznych.

### § 5.

Transporty wojskowe musi się przewozić po zniżonych cenach taryfowych. Pod względem zastosowania taryfy wojskowej do przewozu osób i rzeczy obowiązuje będą postanowienia, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych obowiązują każdoraznie na austriackich kolejach państwowych.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajobrazowej i pospolitego ruszenia obu połów Monarchii, do tyrolskich strzelców krajobrazowych i do żandarmeryi, a to nietylko w podróżach na koszt skarbu państwa, lecz także w podróżach służbowych na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyjuszka jest obowiązana przystąpić do umowy, zawartej przez austriackie spółki kolejowe co do zakupu i utrzymywania w pogotowiu przyborów dla transportów wojskowych, oraz co do pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy uskutecznianiu większych transportów wojskowych, dalej do każdoraznie obowiązujących przepisów dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakież do umowy dodatkowej, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871, o przewozie chorych i rannych, przewożonych na rachunek skarbu wojskowego w pozycji leżącej.

Przepis, który obowiązuje każdoraznie pod względem transportu wojskowego na kolejach żelaznych, tudzież każdoraznie obowiązujące przepisy dla kolej żelaznych na wypadek wojny, nabywają dla koncesyjuszki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesjonowanej kolej. Przepisy wspomnianego rodzaju, wydane dopiero po tym terminie i nie ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, nabędą dla koncesyjuszki mocy obowiązującej z chwilą, w której urzędownie poda się je do jej wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na koncesyjuszce tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tej linii oraz ze względu na ułatwienia, udzielone skutkiem tego pod względem budowy, wyposażenia kolej i systemu ruchu.

Koncesyjuszka jest obowiązana uwzględnić przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów c. i k. wojska, c. i k. marynarki wojennej i c. k. obrony krajobrazowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

### § 6.

Co do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy analogicznie zniżone stopy taryfowe, obowiązujące dla transportów wojskowych.

### § 7.

Nie wolno koncesyjuszce powierzać ruchu na koncesjonowanej kolej osobom trzecim, wyjątki w razie wyraźnego zezwolenia z strony c. k. Rządu.

C. k. Rząd zastrzega sobie prawo objęcia każdej chwili ruchu na koncesjonowanej kolej i utrzymywania go przez pozostały okres koncesyjny na rachunek koncesyjuszki.

W takim przypadku winna koncesyjuszka zwracać c. k. Rządowi koszta, rzeczywiście ponoszone z powodu utrzymywania tego ruchu.

Warunki utrzymywania tego ruchu unormowane będą zresztą w kontraktie ruchu, który zawrze się z koncesyjuszką.

### § 8.

Koncesyjuszka jest obowiązana postarać się o zaopatrzenie swoich funkcyjuszów na przypadek niezdolności do pracy i na starość, oraz o zaopatrzenie ich rodzin i przystąpić w tym celu do zakładu emerytalnego związku austriackich kolej lokalnych, o ileby nie utworzono dla koncesjonowanego przedsiębiorstwa kolejowego osobnej kasy pensyjnej, zapewniającej członkom przynajmniej takie same korzyści, względnie nakładającą na koncesyjuszkę przynajmniej takie same zobowiązania, jak wspomniany zakład emerytalny.

To zaopatrzenie należy tak przeprowadzić, by koncesyjuszka lub przedsiębiorstwo w jej miejscu wstępujące mieli obowiązek zgłaszać w zakładzie emerytalnym związku austriackich kolej lokalnych, względnie w własnej kasie pensyjnej stałych funkcyjuszów z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcyjuszów przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako kierownicy maszyn, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni, przy odpowiedni ich zatrudnieniu, najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

Statuty kasy pensyjnej, oraz wszelkie ich zmiany podlegają zatwierdzeniu Ministerstwa kolej żelaznych.

### § 9.

Pod warunkami i zastizeżeniami, podanymi w artykule XXV. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, jest koncesyjuszka obowiązana dozwolić c. k. Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolej do przewozu między kolejami, już istniejącymi lub mającymi powstać w przyszłości, a utrzymywany w ruchu przez państwo, w taki sposób, by c. k. Rząd mógł, przy swobodnym ustanawianiu taryf, przeprowadzać lub kazać przeprowadzać całe pociągi albo pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami za opłatą stosownego wynagrodzenia.

### § 10.

Nadaje się koncesyjuszce prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem c. k. Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, spółki akcyjnej, która ma wejść w wszystkie prawa i obowiązki koncesyjuszki.

Koncesyjuszce nadaje się prawo wydania akcji pierwszeństwa, mających pod względem oprocentowania i umorzenia pierwszeństwo przed akciami zakładowymi, aż do kwoty, którą oznaczy c. k. Rząd.

Dywidenda, należąca się akcjom pierwszeństwa, zanim dla akcji zakładowych zaistnieje prawo do dywidendy, nie może być wymierzona powyżej czterech i pół od sta, przyczem jednak dopłata z dochodów późniejszych lat nie powinna mieć miejsca.

Statuty spółki oraz formularze wydać się mających akcji podlegają zatwierdzeniu c. k. Rządu.

Koncesyjuszce przyznaje się prawo wydania częściowych zapisów dłużu odnośnie do pożyczki pierwszeństwa, która będzie przez nią zaaciągnięta, pod warunkami, oznaczonymi przez c. k. Rząd; formularze wydać się mających obligacje pierwszeństwa podlegają zatwierdzeniu c. k. Rządu.

Cyfra kapitału zakładowego, rzeczywistego jakotęż imiennego, podlega zatwierdzeniu c. k. Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej, wraz z nabyciem parku wozowego oraz uposażeniem rezerwy kapitałowej, ozna-

czonej przez c. k. Rząd, z doliczeniem odsetek interkalarnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy, żadnych wydatków jakiegobądź rodzaju w kapitał wliczać nie wolno.

Gdyby po wybudowaniu kolej miano jeszcze wystawić jakieś nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, wówczas można doliczyć odnośnie koszta do kapitału zakładowego, jeżeli c. k. Rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy ma być umorzony w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji, zatwierzonego przez c. k. Rząd.

### § 11.

c. k. Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesyjowanej kolej po jej ukończeniu i puszczeniu w ruch w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Celem oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa kolejowego w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu, poprzedzających chwilę wykupna, stracić się z tego czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczy się średni dochód czysty pozostały lat pięciu.

2. Gdyby wykupno nastąpić miało przed upływem unormowanego w § 1. czasowego uwolnienia od podatku, w takim razie obliczony w ten sposób średni dochód czysty owszych lat pięciu przedstawia w ciągu pozostałoego okresu wolności od podatku rentę wykupna, która ma być wypłacana bez ściagnięcia podatku. Za czas po upływie wolności podatkowej oznaczy się zarazem rentę wykupu w ten sposób, że od dochodów, podług których oblicza się sumę średnią, policzy się podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrąci go z dochodów. Do pozostały reszty doliczy się ze względu na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma na przyszłość od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, dodatek w wysokości jednej dziewiątej tego czystego dochodu.

3. Gdyby natomiast wykupno nastąpić miało po upływie ustanowionego w § 1. czasowego uwolnienia od podatków, wówczas uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych podatki i dodatki do podatków, ciążące na wykupionem przedsiębiorstwie kolejowem, oraz wszelkie inne opłaty publiczne za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie należy także co do lat wolnych od podatku obliczyć podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrącić go z przychodów.

Ze względu jednak na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, należy doliczyć do przeciętnych czystych dochodów, w taki sposób obliczonych, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

4. Przeciętny dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień, należy płacić koncesyjuszczce jako wynagrodzenie za wykupioną kolej przez pozostały czas trwania koncesji w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

5. Gdyby jednak kolej miała być wykupiona przed upływem siódmego roku obrotowego lub gdyby średni dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień ustępów 1. do 3., bez uwzględnienia dodatku, przewidzianego w ustępach 2. i 3., nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby się równała ratie rocznej, potrzebnej na zgodne z planem oprocentowanie i umorzenie pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. Rządu celem pokrycia policzalnych kosztów zakładowych i zabezpieczonych w księgach kolejowych, wraz z ratą roczną, potrzebną na oprocentowanie kapitału akcyjnego zatwierdzonego przez c. k. Rząd, a to akcji pierwszeństwa po cztery i pół, a akcji zakładowych po cztery od stu, oraz na umorzenie kapitału akcyjnego w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za wykupioną kolej, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie wymienione wyżej kwoty ryczałtowe w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku, i zwracać koncesyjuszczce podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwu zastrzega się prawo objęcia w każdym czasie zamiast koncesyjuszczki do spłacenia z własnych funduszy pożyczek, zaciągniętych celem zapewnienia pieniędzy na koncesjonowaną kolej, w kwocie, wiszcej jeszcze jako nieumorzona w chwili wykupna według zatwierzonego planu umorzenia; w tym wypadku należy zmniejszyć przypadającą do zapłaty rentę wykupna o zapotrzebowanie na oprocentowanie i umorzenie wspomnianego kapitału pożyczkowego oraz w danym razie o odpowiadającą zapotrzebowaniu temu kwotę do-

datku, który w myśl postanowień ustępów 2. i 3. ma być doliczony do dochodu przeciętnego.

7. Państwo zastrzega sobie dalej prawo zapłacenia w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszczec rent, należnych koncesyjuszczce w myśl postanowień punktów powyższych, kapitału, równającego się zdyskontowanej według stopy po cztery i pół od stopy rok, licząc odsetki od odsetek, wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez sieć rozumie, dodatku, któryby w myśl postanowień ustępów 2. i 3. mieścił się w tych rentach.

Gdyby państwo postanowiło w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego, podług własnego wyboru, gotówki lub obligacji dłużu państwa. Obligacje dłużu państwa liczne będą w takim razie po kursie, jaki wyniknie jako kurs średni z porównania kursów pieniężnych obligacji dłużu państwa tego samego rodzaju, notowanych urzędowanie na giełdzie wiedeńskiej w ciągu półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

8. Przez wykupienie kolej i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, oznaczonego pod 1. 1. do 7., bez dalszej odpłaty własność koncesjonowanej niniejszym kolei, wolna od ciężarów, a względnie obciążona tylko zalegającymi jeszcze resztami pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. Rządu, tudzież jej używanie, a to z wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, kolejie dojazdowe, będące ewentualnie własnością koncesyjuszczki, i jej przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich nie użyto już stosownie do ich przeznaczenia za zezwoleniem c. k. Rządu.

9. Postanowienie c. k. Rządu, tyczące się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmione będzie przedsiębiorstwu kolejowemu w formie deklaracji najpóźniej do dnia 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracja ta będzie określać następujące szczegóły:

- termín, od którego wykupienie zaczyna się;
- przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna, i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź na zaspokojenie pretensji państwa, bądź z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają również na państwo;

c) wysokość ceny wykupna (l. 1. do 7.), która państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, a którą ewentualnie obliczy się tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, przy równoczesnym podaniu terminu i miejsca płatności.

10. C. k. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji, tyczącej się wykupna, osobnego komisarza, który ma czuwać nad tem, aby począwszy od tej chwili nie zmieniono stanu majątku na szkodę państwa.

Od chwili deklaracji, tyczącej się wykupienia, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie wymienionych tam nieruchomości przedmiotów majątkowych pozwolenia tego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które przekraczają zakres zwykłego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

11. Koncesyjuszka jest obowiązana postarać się o to, aby c. k. Rząd mógł w dniu, wyznaczonym na wykupienie, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątkowe, wymienione w deklaracji wykupna.

Gdyby koncesyjuszka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, będzie c. k. Rząd miał prawo nawet bez jej zezwolenia i bez interwencji sądowej objąć wymienione przedmioty majątkowe w fizyczne posiadanie.

Począwszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionej kolej na rachunek państwa; od tej chwili przypadają więc wszystkie dochody z ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś idą wszystkie wydatki, połączone z ruchem.

Czyste dochody, jakie wynikną z obrachunku po chwilę wykupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolej aż do chwili powyższej.

12. C. k. Rząd zastrzega sobie prawo za hipotekowania na podstawie deklaracji wykupna (l. 9.) prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach przedmiotach majątkowych, przechodzących na państwo wskutek wykupienia.

Koncesyjuszka jest obowiązana oddać c. k. Rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niej w tym celu jeszcze wymagano.

## § 12.

Trwanie koncesji łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolej, wypowiedzianą w § 9., lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne, oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego; po upływie tego czasu gaśnie koncesja.

C. k. Rząd może uznać koncesję za zgasłą także przed upływem powyższego czasu, jeżeli zajdą warunki, wymienione w § 16.

## § 13.

Gdy koncesja zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesjonowanej kolej i wszystkich ruchomych i nieruchomości przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, kolej dojazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, będące ewentualnie własnością koncesyjuszki, jakież rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby nie użyto już tych ostatnich za zezwoleniem c. k. Rządu stosownie do ich przeznaczenia.

## § 14.

Zarówno w razie zgaśnięcia niniejszej koncesji jak i w razie wykupienia kolej (§ 11.) zatrzymuje koncesyjuszka na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa, i ewentualne aktywa obracliunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki, wzniesione lub nabycie z własnego majątku, do których zbudowania lub nabycia c. k. Rząd upoważnił koncesyjuszkę z tym wyraźnym dodatkiem, iż przedmioty te nie stanowią przynależności kolej.

## § 15.

C. k. Rząd ma prawo przekonywania się, czy budowę kolej i jej urządzenia ruchu wykonano w wszystkich częściach odpowiednio celowi i sumiennie, tudzież prawo zarządzenia, aby wadom, zachodzącym w tym względzie, zapobieżono, względnie, aby je usunięto.

C. k. Rząd ma także prawo wglądania w zarząd kolej za pośrednictwem wydelegowanego funkcyjnego, a w szczególności prawo nadzorowania w sposób, jaki tylko uzna za stosowny, za pośrednictwem organów nadzorczych, które wydeleguje na koszt koncesyjuszki, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami.

W razie utworzenia spółki akcyjnej ma komisarz, ustanowiony przez c. k. Rząd, także prawo

bywania na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, sprawująccej zarząd spółki, jako też na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne, oraz prawo zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, które sprzeciwiałyby się ustawom, koncesji lub statutowi spółki, względnie były dla publicznego dobra szkodliwe; w tym przypadku winien jednak komisarz przedstawić sprawę na tychmiast c. k. Ministerstwu kolej żelaznych do decyzji, która zapaść ma bezzwłocznie i mieć dla spółki moc obowiązującą.

§ 16.

C. k. Rząd zastrzega sobie ponadto prawo wydania zarządzeń zapobiegawczych, odpowiadających

jacych ustawom, na wypadek, gdyby mimo poprzedniego ostrzeżenia, dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesji lub ustawami, a według okoliczności prawo uznania koncesji za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego. W szczególności można uznać koncesję za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, jeżeli nie dopełniono zobowiązań względem ukończenia budowy i otwarcia ruchu, określonych § 2., o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne.

Forster wlr.